

300

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

Paris, le 8 juin 1945

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

OBJET : Reconstitution du réseau ferré S.N.C.F.

(+) Copie de ces
lettres a été
distribuée le
20 janv. 1945
comme suite à
la décision du
Conseil du 10
janv. 1945.

Répondant à ma dépêche du 4 novembre 1944, (+) vous
m'avez exposé dans une Note jointe à votre lettre du 17 jan-
vier 1945 (+) quelles étaient, d'une manière très générale,
les idées directrices qui présideront à la reconstitution du
réseau ferré français. Les destructions profondes, qui ont
affecté ce réseau, permettent, en effet, de donner à l'ensem-
ble de l'exploitation une orientation nouvelle tenant compte
des progrès de la technique et de l'évolution des besoins.

Après examen par les Services de la Direction Géné-
rale des Chemins de fer, le document que vous m'avez présenté
donne lieu aux observations ci-après :

EXPLOITATION ET METHODES COMMERCIALES

1°) Service des voyageurs. - Constatant que, dans la
période d'avant-guerre en raison, notamment, de la faible oc-
cupation des trains, le service des voyageurs était largement
en déficit, vous envisagez une réduction d'environ 50 % sur
les parcours des trains - cette réduction étant compensée,
dans une certaine mesure, au point de vue de la capacité de
transport, par la formation de convois plus longs. Vous vous
proposez, d'autre part, d'augmenter le confort des voyageurs,
spécialement en 3ème classe ; de revenir aux vitesses d'ex-
ploitation de l'avant-guerre, de les dépasser même sur les
artères importantes.

Tout d'abord, il me paraît essentiel de reprendre
jusqu'à l'établissement de conclusions précises l'étude en-
treprise en 1938, en vue de l'évaluation des dépenses propres
au service des voyageurs. Vous voudrez bien m'en communi-
quer les résultats.

La réduction du nombre des trains mis à la disposition
du public est, dans l'ensemble, une mesure opportune au point

.....

de vue financier. Toutefois, la proportion que vous indiquez ne peut être décidée actuellement car les restrictions envisagées doivent être appliquées avec beaucoup de discernement et de prudence, compte tenu des intérêts des usagers. Il est certain, en effet, que, sur certaines lignes, la mise en circulation de trains légers et nombreux s'avèrera nécessaire, tant en vue de la commodité des correspondances qu'en raison des caractéristiques des relations à assurer.

L'accroissement de la vitesse des trains constitue une réalisation tout à fait désirable à condition de ne pas entraîner en elle-même des dépenses trop importantes. Sans doute, le remaniement des voies, que cette réalisation rend nécessaire, sera conjugué avec leur renforcement en vue de l'augmentation du poids des essieux. Je désirerais néanmoins être fixé sur les dépenses à prévoir au titre de l'augmentation des vitesses.

Je ne puis que vous encourager à vous préoccuper du confort des voyageurs ainsi que vous en avez manifesté l'intention.

L'amélioration des conditions de location des places par le public doit faire l'objet d'une attention spéciale, la note que vous m'avez transmise le 17 janvier 1945 se borne sur ce point à une indication trop sommaire et trop générale ; vous voudrez bien me présenter sur ce point des suggestions précises.

2°) Service des marchandises. - Vous envisagez de remplacer, pour certaines catégories de marchandises qui exigent un acheminement rapide, le transport en G.V. et en P.V. par un régime de transport unique dit "trafic accéléré", qui donnerait aux usagers des délais au moins aussi favorables que la "grande vitesse" pour des prix sensiblement moins élevés.

Le territoire serait divisé en une centaine de zones correspondant chacune à une gare-centre. La collecte ou la distribution serait faite dans chaque zone soit par des trains de messageries, soit par des camions. Les gares-centres seraient desservies par des trains de marchandises accélérés.

Les marchandises maintenues en P.V., pour lesquelles la vitesse a moins d'importance, pourraient être transportées par trains lourds avec un minimum de grands triages.

La création du nouveau régime de "trafic accéléré" améliore certainement les conditions d'acheminement des natures de marchandises auxquelles il s'applique mais son organisation, un peu trop théorique, ne produira pas sur toutes les relations entre gares-centres tous les résultats escomptés. Des transports directs par camions ne manqueront pas de s'effectuer si le trajet sur route est plus court et si les relations par voie ferrée entre les gares-centres intéressées ne présentent pas un volume

suffisent pour permettre la mise en marche de nombreux trains. L'essai que vous proposez est, dans l'ensemble, susceptible de susciter la faveur du public et de permettre aux Chemins de fer de reprendre une partie du trafic qui allait jusqu'ici à la route. Il n'est pas douteux qu'il faille mettre en oeuvre ce nouveau régime de transports qui répond à un but d'intérêt général.

Les mesures tarifaires que vous préconisez ne soulèvent de ma part aucune objection de principe.

RECONSTRUCTION ET EQUIPEMENT

1°) Voies et installations. - Je vous donne accord pour les améliorations que vous comptez apporter à la voie et à la signalisation et qui consistent dans le renforcement des rails, pour porter selon les cas à 23 T. ou à 20 T. la charge maxima par essieu admissible sur les lignes importantes ; dans l'aménagement des points singuliers, la construction de voies d'évitement, le triplement ou le quadruplement des voies et dans le développement du block automatique lumineux.

Par contre, en ce qui concerne la banalisation des voies entre St-Florentin et Dijon, avec commande centralisée suivant le système Westinghouse, j'estime qu'il convient de surseoir à sa réalisation, jusqu'à ce que la supériorité du système ait pu être nettement établie.

Le projet que vous préconisez conduit, en effet, à prévoir le franchissement en pointe des aiguilles à grande vitesse ; en outre, les consignes de sécurité, en cas de dérangement des appareils, sont d'une complexité telle qu'elles risquent de se trouver incorrectement appliquées.

Le quadruplement des voies, bien que notablement plus coûteux, évite ces inconvénients et donne évidemment des possibilités meilleures d'écoulement du trafic, en n'imposant pas le garage des trains de marchandises. Il serait intéressant que, sur ce point particulier du débit, les rendements de chacun des deux genres d'installations soient évalués aussi exactement que possible.

Je désirerais connaître, en outre, à quelles dépenses conduirait la banalisation à 3 voies (avec construction d'une voie nouvelle) du tronçon de ligne St-Florentin-Les Laumes, et la banalisation à 2 voies du tronçon Blaisy-Bas Dijon. Cette opération éviterait, sur le premier tronçon, un embouteillage grave dans le cas où l'une des voies banalisées serait en dérangement et où le trafic y serait interrompu. Sur le 2ème tronçon, relativement court, elle dispenserait de la construction d'une ligne très coûteuse en raison de la nécessité de construire un tunnel à Blaisy-Bas.

Vous voudrez bien aussi, pour compléter ma documentation et me permettre de statuer, en parfaite connaissance de cause, me faire connaître, dans la mesure du possible, les résultats d'exploitation des diverses installations de voies banalisées actuellement en service en France et à l'étranger, en précisant, dans chaque cas, la consistance des installations et les longueurs de lignes banalisées, la fréquence des trains et la nature du trafic qui emprunte ces itinéraires.

Je suis d'accord avec vous dans l'ensemble pour le rééquipement des gares, triages, ateliers et dépôts, chaque opération devant cependant faire l'objet d'un projet particulier à soumettre à mon approbation.

2°) Electrification et équipement hydro-électrique. - Vous envisagez, dans les dix années à venir, l'électrification de la ligne de Paris à Marseille, celle des sections : Mâcon-Culoz-Lyon-Genève, Bordeaux-Montauban-Sète-Nîmes-Tarascon, celle enfin de la banlieue sud de la Région Parisienne.

Ce programme a déjà été approuvé dans ses grandes lignes et il convient d'en poursuivre l'exécution. Il y aura même lieu de le développer dans toute la mesure possible ; étant donné les avantages que procure l'électrification au point de vue de la souplesse de l'exploitation et du confort des voyageurs, étant donné surtout la situation déficitaire de la production charbonnière en France et les ressources possibles du pays en énergie électrique, il n'y a pas de doute que l'intérêt général doive conduire, dans un avenir plus ou moins lointain, à la généralisation de l'électrification des Chemins de fer. Si l'état de la production électrique en France ne permet pas de réaliser, dans les dix prochaines années, un programme sensiblement plus étendu que celui que vous proposez, il n'en est pas moins certain qu'il convient d'entreprendre, dès maintenant, les études nécessaires en vue de l'élaboration d'un plan général d'électrification, fixant notamment l'ordre d'urgence d'équipement des lignes ainsi que les caractéristiques techniques de cet équipement.

3°) Matériel. - Vos intentions à l'égard du parc de locomotives à vapeur qui portent notamment sur l'élimination progressive des machines anciennes, la généralisation du stocker et la réduction du nombre de types de machines en service sont sans doute excellentes. Toutefois, les achats de matériel neuf ne devront être réalisés qu'avec une extrême prudence, compte tenu des récupérations possibles en Allemagne, des besoins réels du trafic (le nombre de locomotives en service avant-guerre était surabondant), et surtout des conséquences que comportera l'orientation prise en faveur de l'électrification. Il semble, en définitive, que les commandes de locomotives à vapeur devront être extrêmement réduites.

Les caractéristiques prévues pour les locomotives électriques paraissent satisfaisantes,

L'emploi de locomotives Diesel pour les rames de manoeuvres de gare présente un intérêt incontestable.

L'adoption de locomotives Diesel pour la traction des trains de route pourrait être envisagée dans une mesure raisonnable, à condition que le matériel correspondant puisse être amorti dans des conditions normales avant l'introduction de la traction électrique.

Afin de réduire la consommation du charbon, il y aurait le plus grand intérêt à équiper les locomotives à vapeur au moyen de brûleurs leur permettant l'utilisation du fuel-oil dont nous disposerons en quantités appréciables.

La reconstruction des voitures à voyageurs avec les améliorations que vous envisagez apparaît comme l'une des plus urgentes en raison des pertes subies et de la vétusté du matériel des trains omnibus et d'embranchement..

Les mesures d'allègement pour la reconstruction des wagons et la réduction des types à construire sont entièrement recommandables. Notez que l'importance du parc à reconstituer paraît devoir être limitée à environ : 400.000 wagons.

4°) Logement du personnel et améliorations sociales. - Je ne puis que souscrire aux intentions que vous exprimez de développer les logements pour le personnel, améliorer les locaux de travail, créer des centres d'hygiène sociale, multiplier les centres de vacances et développer les centres d'apprentissage, les cantines et les oeuvres d'entr'aide.

Signé : René MAYER.